



Duurzame distributie over water en weg



in de provincie Zuid-Holland



Nieuwsbrief Het Scheepshalte Distributie Concept

De provincie Zuid-Holland heeft een actief beleid op het gebied van goederenvervoer over water. Naast het enorme belang van de Rotterdamse haven voor de economie in Zuid-Holland, is het alternatief dat geboden wordt door het vervoer over water van groot belang om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de provincie te behouden. Tevens zet de provincie actief in op het milieuvriendelijker maken van de binnenvaart en op het van de grond komen van nieuwe initiatieven in de binnenvaart. Het gebruik van een vaarweg beperkt zich niet tot de huidige transport stromen die over water gaan. Nieuwe initiatieven, die meer passen bij de stedelijke omgeving, worden de komende jaren ontwikkeld, waardoor de vaarweg een cruciale rol gaat spelen in de bevoorrading van de stedelijke gebieden. Het behoud van de infrastructuur, vaarwegen en havens, is echter ook voor deze ontwikkelingen noodzakelijk. Ook wordt het regionale vestigingsklimaat versterkt doordat er alternatieve vormen van transport voor de gevestigde bedrijven gecreëerd worden. In het onderstaande overzicht staan de maatschappelijke en bedrijfseconomische voordelen nog eens opgesomd.

SOCIETY



Minder congestie



Minder geluid



Schonere lucht



Meer ruimte

BUSINESS

Logist. optimalisatie



Betere planning



Kosten besparing



Sustainable



Distributie over water, een nieuw initiatief.

Dit project richt zich op een nieuw initiatief, namelijk de gecombineerde distributie over water van kleinere ladingeenheden, zoals pallets, big bags en stukgoed.

Het uiteindelijke doel van het project is een basis te creëren voor het bewerkstelligen van een aanzienlijke transitie van de huidige monomodale distributie voor de langere afstanden over de weg naar een duomodale distributie over water en weg.

Het duomodale distributie transport over water richt zich daarbij grotendeels op de dichter bevolkte gebieden om daar langs de vaarwegen het 'dichtslibben' van het wegverkeer binnen en naar de regio's te verminderen, c.q. te voorkomen.




Langs de Schie zijn de stadscentra van Delft en de Haag direct over water bereikbaar.

Dit betekent dat veel vrachtwagen- en bestelbus vervoer vervangen kan worden door duomodale distributie over water in combinatie met bijv. elektrische 'vrachfietsen'.

Het stadscentrum van Schiedam en Delfshaven zijn met een kleiner type distributievoertuig ook over water bereikbaar.

Het slagen van een dergelijk nieuw concept is afhankelijk van de interesse en bereidheid van ondernemers en overheden om van het concept gebruik te maken.

Belangrijke 'slaagfactoren' voor de nabije toekomst zijn o.a.

-  voldoende spreiding van kwalitatief ingerichte scheepshaltes,
-  een ontvankelijke markt voor duurzame economische distributie,
-  speciaal voor dit concept verbouwde of nieuwbouw distributievoertuigen.

Het Scheepshalte concept sluit nauw aan bij de visie van de provincie Zuid-Holland op het gebied van transport over water. Van cruciaal belang voor de provincie is dat er draagvlak is vanuit de toekomstige gebruikers van het logistieke concept. Het verdere onderzoek richt zich er enerzijds op om te kijken of dit draagvlak in de markt aanwezig is en anderzijds om voor een deel draagvlak te creëren voor vervoer over water. Hierbij komt een doelgroep in beeld die momenteel niet met het huidige aanbod van de binnenvaart bediend wordt.

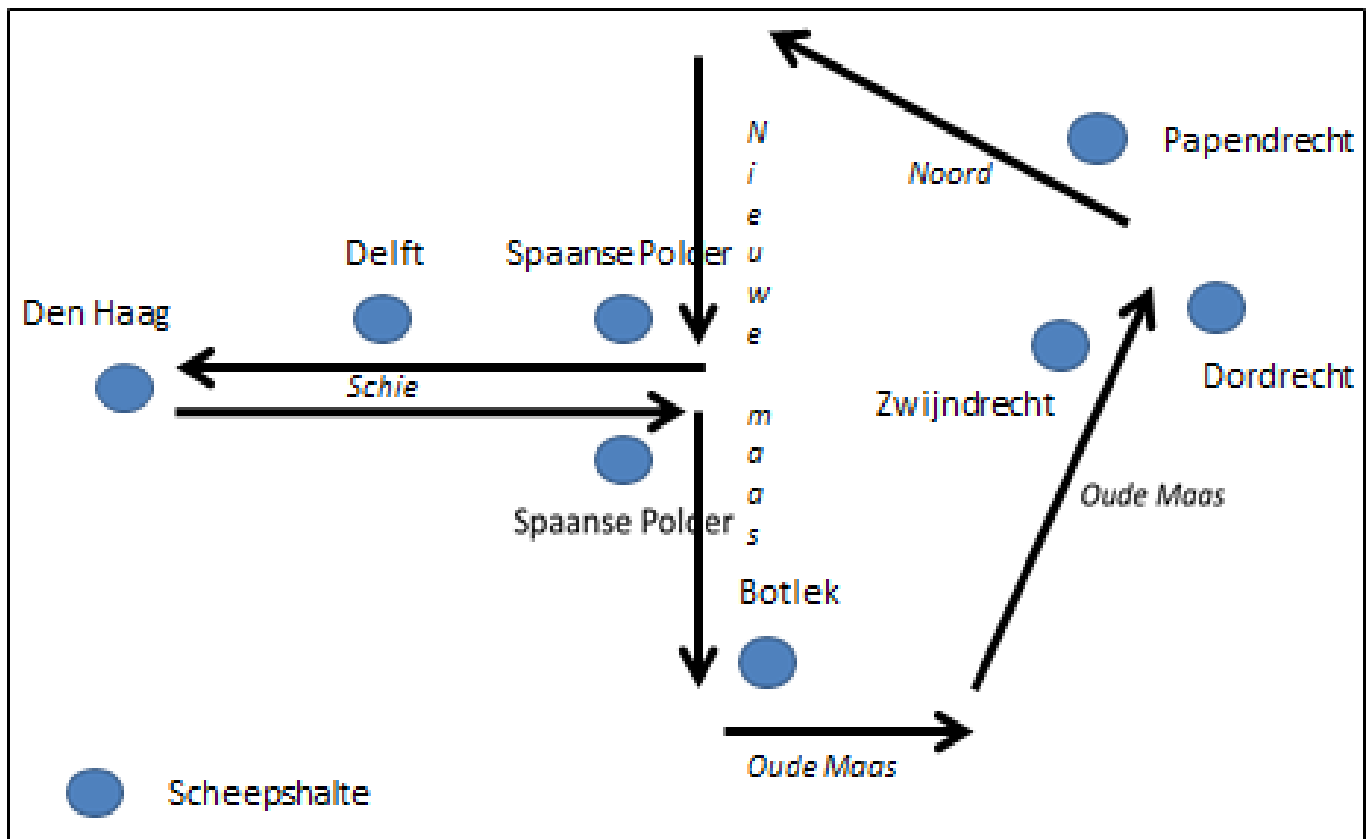
Scheephaltes, allerlei 'soorten en maten'.

Verschillende gradaties van scheepshaltes variërend van een gemeentelijke loswal of bedrijfsgebonden kade waar de overslag voor één bedrijf plaats vindt tot een distributie centrum aan het water waarvandaan een hele regio met diverse afnemers wordt bediend.

- *Openbare loswallen en ongebruikte kades.* Vanuit deze locaties kunnen goederen direct uitgewisseld worden tussen het weg en watertransport voor de bediening van lokale gebruikers.
- *Bedrijven met kade langs de vaarroute,* aanvoer van verpakte grondstoffen of halffabricaten en afvoer van producten. Een bedrijf met een bedrijfsgebonden kade kan er voor kiezen om meerdere lokale bedrijven gebruik te laten maken voor de aan- en afvoer via dezelfde kade.
- *Bouwhubs met kade,* dit zijn tijdelijke kades voor het logistiek faciliteren van bouwprojecten. Hiervandaan worden verpakte bouwgrondstoffen en materialen op afroep naar de bouwlocatie gebracht en retourstromen mee teruggenomen.
- *Multimodale Circulaire centra met kade.* Circulaire stromen (afvalstromen) worden verzameld op een sorteerlocatie met kade. De afvoer naar de verwerkers vindt over water plaats.
- *Distributiecentra voor bijvoorbeeld stadsdistributie met een kade.* Na het watertransport worden de producten tijdelijk opgeslagen in het distributiecentrum. Hier vindt het klantspecifieke toevoegen van waarde plaats in de logistieke keten door het distributiecentrum te gebruiken voor 'value added logistics'.

In grote lijnen zijn deze zogenaamde scheepshaltes te vergelijken met de haltes van een stoptrein. Door het efficiënt plannen van de in en uit te leveren goederen kan het schip inspelen op het ladingaanbod langs de vaarroute.

VOORBEELD VAARROUTE SCHEEPHALTEPROJECT



Betere benutting van de vaarwegen staat binnen het project centraal.

Eén van de bijkomende voordelen van een dergelijke "roundtrip" over het water is bijvoorbeeld dat goederen ook aan de rand van groot Rotterdam op het water worden gezet.

Hierbij kan een scheepshalte bijvoorbeeld gecombineerd worden met bestaande container terminals. Dit om te voorkomen dat vrachtwagens het reeds overbelaste wegennet rond de metropool Rotterdam, Den Haag en Drechtsteden nog zwaarder belasten.

Markt benadering

Het Scheepshalte concept is nog onbekend op de markt. Bedrijven en andere stakeholders zijn eerst geïnformeerd en daarna benaderd om na te gaan welke mogelijkheden zij hebben. De eerste fase van de projectverkenning gedurende de zomer en herfst van 2016 was er met name op gericht om een aantal pioniers te vinden die binnen het vaargebied bereid zijn om deze innovatieve aanpak mede van de grond te tillen.

Om het concept onder de aandacht van de doelgroep te brengen is er begonnen met een globale inventarisatie van het speelveld. Daarbij is met name gekeken welke partijen van doorslaggevend belang kunnen zijn. Al vrij snel zijn de potentiële stakeholders opgedeeld in drie hoofdgroepen, te weten: de bouwsector, de circulaire sector en de overige markten. Daarbij is gekozen om in eerste instantie het Scheepshalte concept te richten op de bouw- en circulaire sector, omdat deze het meest kansrijk zijn, en daarbinnen in eerste instantie de bedrijven langs de Schie en de grotere bedrijven te benaderen. Een fors aantal van deze bedrijven zijn benaderd in de 2^e helft van 2016.

Centraal binnen de eerste fase van het project stond daarom het inventariseren van de interesse in de markt voor het zogenaamde Scheepshalte Distributie Concept.

Voor de provincie Zuid-Holland is een betere benutting van de eigen vaarwegen van groot belang. Dit enerzijds om investeringen en kosten aan de vaarwegen te verantwoorden en anderzijds om de druk op meer woningbouw in de binnenhavens te kunnen afwenden.

Het streven van de provincie is om zo snel mogelijk het concept in de markt te laten zien, zodat bedrijven overtuigd worden om verdere stappen te ondernemen.

Omdat het uiteindelijk de markt is die het project in de praktijk gaat uitvoeren, staat het merendeel van de activiteiten van het project dan ook in het teken van het informeren en interesseren van marktpartijen voor het Scheepshalte concept.

Voorbeeld haalbaarheidsberekening

Hieronder is ter illustratie een voorbeeld uitgewerkt van hoe in de praktijk de opbrengsten en kosten van het scheepshalteconcept eruit zouden kunnen zien.

Scheepshalte	Lading	Aantal pallets	Voor Scheepshalte	Verw. Opbrengst	Voor/na transport
Zwijndrecht	Bouwmaterialen	60 Europallets	Den-Haag	€ 450	€ 100
	Bouwmaterialen	40 Europallets	Delft	€ 325	
Dordrecht	Grit en slakken	20 Bigbags	Rotterdam - Botlek	€ 120	
Papendrecht	Bouwgrondstoffen	30 Bigbags	Rotterdam - Spaanse polder	€ 120	
	Bouwgrondstoffen	30 Bigbags	Delft	€ 120	€ 50
Rotterdam - Spaanse Polder	Transportmaterieel	20 afvalcontainers a 6m3	Den-Haag	€ 75	
Delft	Gebruikt plastic	25 blokpallets	Rotterdam - Botlek	€ 125	
Den-Haag	Sloopmateriaal	12 afvalcontainers vol	Rotterdam - Spaanse polder	€ 225	
	Bouwmaterialen ret	4 Europallets	Zwijndrecht	€ 50	€ 25
	Gebruikt plastic	12 blokpallets	Rotterdam Botlek	€ 125	€ 35
Rotterdam - Spaanse Polder	Gebruikt plastic	20 blokpallets	Rotterdam Botlek	€ 150	
Rotterdam - Botlek	Bouwmaterialen	40 Europallets	Zwijndrecht	€ 225	
Zwijndrecht	etc.				
Totaal				€ 2.110	€ 210
Kosten schip en organisatie	100	per uur			
Aantal uur	16	uur			
Totaal kosten schip en organisatie		€ 1.600			
Kosten voor en natransport		€ 210			
Totaal kosten				€ 1.810	
Verwachte resultaat				€ 300	

Duurzaam transport

Duurzame modal shift zorgt ervoor dat zoveel mogelijk goederen over water naar multi-modale regionale goederentransferia op kades van bedrijventerreinen en kades voor stedelijke distributie langs de vaarroute aangevoerd worden.

Op dit moment vindt binnen de Benelux vrijwel al het distributietransport over de weg plaats. Door een marktstrategie van samenwerking aan te gaan met de huidige logistieke dienstverleners en met deze partijen een economisch maatschappelijk vriendelijk alternatief te bieden, verwachten we een belangrijk deel van de distributiemarkt duurzamer te maken.

Momenteel rijdt er ca. 95% van het distributietransport monomodaal over de weg. Er zijn tot op heden nog geen vergelijkbare alternatieven voor distributietransport over water bekend. Dit Scheepshalte concept is uniek en bedoeld om meer distributie van stukgoederen en verpakte bulk te shiften van monomodaal wegvervoer naar duomodaal transport over water en weg.

Door deze modal shift wordt het mogelijk dat er 'gezonde' distributie plaats vindt binnen de regio en dat met betrekking tot de verkeersveiligheid er bijvoorbeeld gescheiden routes voor goederentransport en de overige verkeersdeelnemers binnen de regio ingesteld worden. Het transport over water is eigenlijk 'de ecologische partner' van de regionale overheid om de negatieve gevolgen van transportoverlast te bestrijden en op te lossen.

In november 2016 is de voorlopige balans opgemaakt:

- Een grote bouwmaterialenhandel, wil in de komende jaren nagaan wat de mogelijkheden zijn om over te schakelen van uitsluitend transport over de weg naar meer transport en distributie over water. Voorwaarde daarbij is dat de transportdienstverlening tenminste op het zelfde peil en kostenniveau gehandhaafd blijft. Zij hebben landelijk meer dan honderd vestigingen, waarvan 14 in de provincie Zuid-Holland en 9 in het vaargebied van Haaglanden, Rijnmond en Drechtsteden. Daarbij komen nog tenminste 2 lokale bouwmaterialenbedrijven en zijn er gesprekken gaande met een aantal andere bedrijven.
- Bouwhubs met kade, drie landelijke bouwondernemingen, BAM infra, Volker Wessels materieel en Boele & van Eesteren hebben wel ervaring met bouwhubs maar nog niet met aanvoer over over water. Zij hebben echter een positieve houding ten opzichte van meer duurzaam transport over water en er is ook de bereidheid hier tijd en energie in te steken.
- Circulaire Economie distributie: er zijn momenteel in totaal 8 bedrijven die aangeven op kortere termijn meer transport over water te willen realiseren en 7 die wat verder in de toekomst willen aanhaken.

In totaal zijn er tot nu toe 24 bedrijven met serieuze belangstelling waarvan er 8 langs de Schie zijn gevestigd. Van de andere 16 (24 minus 8) bedrijven heeft het grootste deel een herkomst of bestemming, van een gedeelte van zijn goederenstromen, langs de Schie. Djinnny en Blue Lines Logistics willen het Scheephalte Concept faciliteren met respectievelijk bouwhubs met kade en distrivaartuigen.

Daarnaast hebben nog eens 37 bedrijven aangegeven dat zij in een wat verdere toekomst willen aanhaken en deels over te schakelen naar distributie over water.

Vervolgstappen

Zoals hierboven geconcludeerd zijn er voldoende aanknopingspunten, met name de interesse vanuit de marktpartijen, om het project door te zetten. De 2e module is erop gericht om de initiële interesse van de marktpartijen en de betrokken overheden verder te concretiseren en uiteindelijk toe te werken naar een grootschaliger pilot in module 3.

Welke ontwikkelingen worden verder voorbereid en gestimuleerd in de aankomende 2^e module:

- **Vorbereiding 'test'case voor circulaire transportstromen**

Er zijn meerdere bedrijven, die gezamenlijk bijna voldoende aanbod van circulaire stromen hebben om een 'test'case in het vaargebied van Schie en Maas te ontwikkelen.

- **Vorbereiden 'test'case voor bouwlogistiek en bouwmaterialen**

De meeste potentie voor het Scheepshalte concept komt nog steeds uit de markt voor bouwmaterialen en bouwfabrikanten. Er zijn op dit moment gesprekken gaande met meerdere partijen om het concept in de praktijk toe te passen.

- **Extra lading om 'test'cases sluitend te krijgen**

Om het concept commercieel interessant te maken is het ook noodzakelijk om extra lading te genereren van andere verladers, bijvoorbeeld bouwfabrikanten langs de vaarroute. Omdat het schip een bepaalde route vaart, worden er ook andere ladingstromen voor andere verladers meegenomen. De rapportage laat zien dat er genoeg interesse is van marktpartijen, zeker als het schip in de praktijk zichtbaar is en een hoog betrouwbaarheidsniveau heeft laten zien. Het werven van lading en informeren van de marktpartijen is tevens van belang om het project verder te kunnen uitrollen.

- **Scheepshaltes, voorbereiding suprastructuur (incl. gemeenten)**

Het Scheepshalteconcept kan alleen functioneren als er scheepshaltes gebruikt kunnen worden op strategisch gelegen locaties. Hierbij is het van belang dat zowel lokale overheden



als lokaal gelegen private partijen het belang van nieuwe vormen van transport over water inzien en faciliteren. Met het uitwerken van verschillende 'test'cases wordt het ook steeds duidelijker welke locaties van strategisch belang zijn en op welke

wijze die gebruikt kunnen worden voor het Scheepshalte concept.

- **Een proefvaart periode**

Doel is om aan alle betrokken partijen te laten zien dat er daadwerkelijk met distributie vaartuigen op de beoogde trajecten gevaren kan worden. De communicatie rond deze proefvaartperiode moet de interesse in de betrokken regio's zowel bij private als publieke partijen verder vergroten.

- Tenslotte

Het opstarten van een internet community, een ontmoetingspunt met geïnteresseerde en belanghebbende stakeholders, die het Scheepshalte Distributie Concept omarmen, is een belangrijke stimulans voor de verdere ontwikkeling van dit concept. We gaan daarom de communicatie met deze bedrijven en andere partijen versterken en breder uitbreiden.